

OMA - ANNO IV - N. 6 - 7 FEBBRAIO 1942 - XX • SPEDIZIONE IN ABBON. POSTALE



CRONACHE DELLA GUERRA

Lire 150



**NOSTRA
AVANZATA
IN CIRENAICA**

NELLA LOTTA: BOMBARDIERI A TUFFO

CRONACHE DELLA GUERRA

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
Roma - Città Universitaria - Tel. 480-828

PUBBLICITÀ
Milano - Via Manzoni, 14 - Tel. 14.360

ABBONAMENTI
Italia e Colonia: annuale L. 70 semestr. L. 35
trimestr. L. 20
Estero: annuale L. 120 semestr. L. 70
trimestr. L. 40

Fascicoli arretrati L. 2 cad.

A risparmio di maggiori spese di vaglia versare l'importo degli abbonamenti e della copia arretrate sul

CONTO CORRENTE POSTALE N. 1/24910
TUMMINELLI E C. EDITORI
ROMA - Città Universitaria

Non spedire a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento quando tali indicazioni possono essere contenute nello spazio riservato alla causale del versamento nel Bollettino di Conto Corrente Postale.

Esce ogni sabato in tutta Italia
COSTA LIRE 1,50

I manoscritti anche se non pubblicati non si restituiscono.

TUMMINELLI E C. EDITORI
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA

IL FASCICOLO DI

STORIA DI IERI E DI OGGI

DEDICATO A

LO SPIRITO DEI GRAND' UOMINI

Vi rivelerà la vera origine di molti aneddoti attribuiti ai più svariati personaggi della storia e vi darà la viva testimonianza dello spirito di decine di grandi uomini: da Federico il Grande a Cavour, da Bismarck a Vittorio Emanuele II, da Verdi a Tolstoj, da Wagner a d'Annunzio. Centinaia di motti di spirito, di curiose risposte, di battute geniali sono raccolti in questo fascicolo che è certamente uno dei più ameni finora pubblicati.

100 fotografie e disegni rari
32 PAGINE - DUE LIRE
TUMMINELLI E C. EDITORI

LA S. A. EDITRICE STUDIIUM URBIS DI TUMMINELLI E C.

ha pubblicato:

V. BENETTI BRUNELLI
Prof. inc. per la Pedagogia nella R. Università di Roma
**IL PENSIERO EDUCATIVO
DELLA GRECIA**

Primo volume in 8°: Lire 20

F. PERGOLESI
Prof. ord. per il Diritto costituzionale
nella R. Università di Bologna
**MANUALE DI DIRITTO
COSTITUZIONALE
ITALIANO**

Primo volume in 8°, rilegato: Lire 45

V. MONALDI
Vice-direttore dell'Istituto Carlo Forlanini
**FISIOPATOLOGIA
DELLA TUBERCOLOSI
POLMONARE**

Primo volume in 8°. L. 100 - Rileg. in tela L. 120

F. EREDIA
Prof. ord. per la Aerologia nella R. Università di Roma
**LEZIONI
DI METEOROLOGIA
E DI AEROLOGIA**
Primo volume in 8°: Lire 80

M. CITTADINI
Assistente di ruolo per la Ragioneria generale e applicata
nella R. Università di Roma
**LA FUNZIONE DELLE RILEVAZIONI CONTABILI
E STATISTICHE AZIENDALI IN REGIME CORPORATIVO**
Primo volume in 8°: Lire 10

Di imminente pubblicazione:

G. MONDAINI
Prof. ord. di Storia economica nella R. Università di Roma
MONETA - CREDITO - BANCHE ATTRAVERSO I SECOLI
Primo volume in 8°: Lire 60

... 40 secoli di vicende monetarie, creditizie e bancarie in circa 450 pagine di limpida esposizione, di piacevoli letture e di facile comprensione anche per i profani di economia e di banca.

S. A. EDITRICE "STUDIIUM URBIS"
CITTÀ UNIVERSITARIA - ROMA
Indirizzare richieste e vaglia a TUMMINELLI E C. EDITORI, esclusivisti delle vendite Viale dell'Università 38, Roma (c. c. postale n. 1-24910)

ABBONATI! Provvedere in tempo utile al rinnovo dell'abbonamento usando il nostro C/C Postale N. 1/24910. Tutte le indicazioni possono essere contenute sul detto Bollettino o sul Modulo di Vaglia Postale. Scrivete ben chiaro oltre al Vostro nome o cognome e indirizzo la parola: **RINNOVO**

LAVANDA ARYS

LA MIGLIORE - FRESCA - DELIZIOSA
E' LA LAVANDA DI MODA

PRESSO LE MIGLIORI PROFUMERIE
SOC. AN. ARCHIFAR - VIA TRIVULZIO, 18 - MILANO

CASA DI PRIMO
ORDINE CON
TUTTE LE COMODITÀ
MODERNE

ALBERGO
S'AVOIA
ROMA

TELEFONO: 45-699
IN LINEA
E. CORRELLA prop.
FELTRINARI
SALVAMARTE - ROMA

UN GRANDE DISCORSO DEL FUEHRER

AMARE CONFESSIONI DI CHURCHILL
LA SCONFITTA IN CIRENAICA — SI
ASPETTA IL PEGGIO — SCOMENTO
E PROTESTE IN AUSTRALIA — LA
SITUAZIONE GENERALE ESAMINATA
DAL FUEHRER — LA COLLABORA-
ZIONE ECONOMICA ITALO-TEDESCA
L'AUTARCHIA EUROPEA — QUISLING
CAPO DEL GOVERNO NORVEGESE

Il prolisso discorso pronunciato da Churchill ai Comuni nella seduta del 27 gennaio è notevole per il tono decisamente pessimistico e per le ammissioni. Sulla guerra che si svolge nell'Africa settentrionale le sue dichiarazioni dimostrano come il piano del Comando britannico sia completamente fallito. « Noi speravamo di prendere la Cirenaica, ma l'obiettivo del generale Auchinleck era ancora più semplice: egli si proponeva di distruggere l'esercito dell'Asse ». Con queste parole Churchill ha riconfermato che il suo disegno, per il quale ha sacrificato la difesa dell'Impero nell'Oceano Indiano e nel Pacifico, era quello di annullare le forze italiane e tedesche nell'Africa settentrionale per arrivare a stabilire il pieno possesso britannico della sponda meridionale del Mediterraneo e procedere di un passo nella guerra di questo mare. Ma i fatti si sono svolti in un senso diametralmente opposto. Senonché Churchill ha dovuto anche riconoscere che per arrivare a questo risultato, l'Inghilterra e l'Impero britannico hanno dovuto riversare in Egitto e lanciare contro le forze dell'Asse tutte le divisioni disponibili, depauperando la difesa degli altri fronti. « Per battere i carri armati e le forze aeree dell'Asse occorreva ogni carro armato e ogni velivolo che avevamo. Da quando facciamo fronte all'Italia e alla Germania, qui e nella vallata del Nilo, noi non abbiamo mai avuto un sufficiente numero di uomini e di armi per poter provvedere all'efficacia della difesa dell'Estremo Oriente. Non vi è mai stato un momento in cui la Gran Bretagna e l'Impero britannico potesse combattere da una parte l'Italia e la Germania e sostenere la battaglia della Gran Bretagna, la battaglia dell'Atlantico e la battaglia del Mediterraneo ed essere nello stesso tempo preparata a difendere la Birmania, la Penisola della Malesia e in generale l'Estremo Oriente. Sessantamila uomini sono stati concentrati a Singapore. Ma la priorità degli aerei, carri armati e munizioni anticarro e anticarro è stata data all'armata del Nilo ».

Queste esplicite confessioni dimostrano quale sia stata l'importanza della battaglia del Mediterraneo nel quadro generale della guerra. Dopo di che il Primo Ministro britannico non ha nascosto le sue gravi preoccupazioni per il corso che va prendendo la guerra in Asia. « La superiorità navale nel Pacifico e nell'Arcipelago malese, è passata, per il momento, al Giappone. Non ho intenzione di fare congetture e dire per quanto tempo i giapponesi conserveranno questa superiorità. Certo questa superiorità sarà abbastanza lunga per infliggere numerose perdite, gravi e penose, a tutte le nazioni alleate che hanno stabilimenti e possedi-

menti in Estremo Oriente. Il Giappone cercherà indubbiamente di fissarsi in diversi punti di quella immensa estensione e si organizzerà: ciò esigerà un tempo considerevole e un considerevole sforzo per scacciarlo e per distruggerlo... ».

Tale situazione — ha concluso questa parte del discorso Churchill — sarà capovolta « quando l'equilibrio della potenza marittima e aerea si modificherà, come certamente dovrà modificarsi ». Quando? Churchill non lo può dire. Ad ogni buon conto, il Primo Ministro ha dichiarato che « durante questi due anni e mezzo di guerra, l'Inghilterra è rimasta a malapena a tener la testa sopra il livello dell'acqua » soggiungendo che l'Inghilterra è riuscita a sopravvivere fino ad oggi per un « ristretto margine » e mercede « colpi di fortuna ». Conclusione: « Passiamo attraverso una serie di dolorose peripezie. Le cose sono andate male, ma è molto probabile che noi avremo molte altre cattive notizie ed è appunto perché il peggio deve ancora venire, che io domando di rimanere al mio posto ». Così ha ottenuto il voto di fiducia!

La stampa britannica — se si eccettua quella ufficiosa per professione — ha commentato amaramente il discorso di Churchill. Ecco il giudizio del *Daily Mail*: « Fin da quando il Giappone ci ha attaccati, abbiamo sopportato una serie di disastri che, con le loro rivelazioni di poltroneria e d'incompetenza hanno amareggiato e sconcertato il pubblico. I nostri rovesci continuano. Singapore è più in pericolo che mai e una nuova minaccia si profila in Birmania. Lo sbarco dei giapponesi nella Nuova Guinea prepara l'invasione dell'Australia ».

Vivacissima la reazione in Australia. Il giornalista E. W. Macalbin, direttore dell'*Australian Consolidated Press*, in un articolo pubblicato da molti giornali australiani, neozelandesi e sudafricani, scrive: « L'Australia è un paese dove i capi che sbagliano si mandano via a calci, mentre in Inghilterra essi vengono nominati Lords ». E ancora: « Ammesso che Churchill abbia salvato la Gran Bretagna dopo Dunkerque, si vuol sapere che cosa intenda fare subito e non il 1943 per salvare l'Australia. Gli australiani non intendono affatto essere: una pedina nel gioco della guerra, una pedina che si può perdere adesso per essere riconquistata più tardi. Noi non vogliamo il nemico sul nostro territorio neppure per un mese. A Londra dicono che lo Stato Maggiore imperiale fa di tutto per allontanare il pericolo dell'invasione dalla Gran Bretagna, poiché se l'isola viene occupata muore il cuore

dell'Impero e con esso anche noi. Questo è l'opposto di quanto si diceva nel '30 quando Churchill asseriva che anche se la Gran Bretagna venisse occupata, la guerra avrebbe potuto continuare lo stesso col trasferimento del Governo in uno dei Domini. Da quando l'Australia è in pericolo di essere invasa, a Londra si trova che la vita dell'Impero è impossibile se si perde la Gran Bretagna. E' per questo che grandi quantità di armamenti e numerosi soldati sono stati trattenuti per tutti questi mesi in Gran Bretagna, anziché essere mandati nei punti vitali per la difesa dell'Impero ».

Parole gravi, che vanno considerate alla luce del telegramma che il ministro degli Esteri australiano ha diretto al *Daily Mail*: « Il Primo Lord dell'Ammiragliato Alexander e altri statisti britannici che erano di opinione contraria, hanno appreso la lezione che la difesa della Malesia costituisce la difesa dell'Inghilterra e non solamente la difesa dell'Australia. E' veramente un peccato che si siano perdute tante vite umane perché fosse dimostrato che la Malesia non è un punto secondario, ma un punto importantissimo nella guerra fra le democrazie e gli Stati totalitari ».

Dopo di che si comprende come il *New Chronicle* affermi che il Governo di Churchill « non è all'altezza della situazione », che tutto il meccanismo « è difettoso », domandi « nuovi uomini » e « nuove idee » e concluda affermando che il voto di fiducia strappato da Churchill è « una mascheratura della realtà ».

Di ben altro tono il discorso pronunciato dal Fuehrer il 30 gennaio in occasione del nono annuale dell'avvento del nazionalsocialismo al potere. Uno dei punti più felici del discorso è indubbiamente quello che si riferisce alla sistematica ostilità dell'Inghilterra contro la Germania, a prescindere da qualsiasi forma di regime. Oggi l'Inghilterra proclama che la sua azione non è contro il popolo tedesco, ma contro il regime autoritario che esso si è dato, ma la risposta del Fuehrer è decisiva, perché la medesima ostilità si verificò nel 1914, quando la Germania era governata da un regime monarchico parlamentare e negli anni immediatamente successivi al trattato di Versailles, che videro alternarsi al potere tutte le tendenze politiche, rappresentate da uomini che provenivano da partiti più diversi, dalla socialdemocrazia come dal vecchio centro cattolico. Basta questa osservazione a demolire la macchinosa ideologia improvvisata a Londra come a Washington, che parla di civiltà cristiana in opposizione alla concezione totalitaria, di una lotta del bene contro il male nell'atto stesso in



ent le plutocrazie esaltano l'alleanza col bolscevismo e i vescovi anglicani benedicono le armi dei senza Dio.

La verità è che l'Inghilterra, immutabilmente fedele alla sua tradizione di egemonia e di oppressione, mira unicamente a perpetuare il suo indebito predominio, che presuppone — come ha ancora una volta proclamato il Führer — la divisione dell'Europa, la discordia dei popoli, le esiziali rivalità, la permanente reciproca sfiducia, una mentalità fatta di diffidenze e di invincibili sospetti. E' per questo che l'Inghilterra rifiutò tutte le intese con la Germania, che domandava unicamente la parità giuridica e morale con tutti gli altri Stati e quella naturale, normale espansione delle sue capacità di lavoro, che non infirmava in alcun modo la potenza britannica. A questo programma di pace, l'Inghilterra contrappose una metodica politica di guerra, che compromise, comunque ritardò, le grandi opere della ricostruzione europea. Irriducibilmente ostile alla Germania, ne insidiò in tutti i modi la ripresa e la pacifica resurrezione e non esitò a scatenare la guerra, non appena ritenne possibile una coalizione europea capace di ripristinare in tutto il suo rigore il trattato di Versailles.

Lo stesso metodo essa adoperò nei confronti dell'Italia, come si vide durante l'impresa d'Etiopia, nonostante le esplicite, categoriche assicurazioni del Governo italiano, che gli interessi britannici nell'Africa Orientale non sarebbero stati in alcun modo menomati. Anche verso di noi l'Inghilterra si ispirava a quella « tradizionale amicizia », che non poteva ammettere un'Italia padrona di sé e del suo destino e libera nel suo stesso mare, aperto alle grandi vie di comunicazione intercontinentale.

Che i disegni dell'Inghilterra dovessero fallire, era nell'ordine delle cose, nella logica della storia e della giustizia. Non solo l'Italia e la Germania, rinnovate da due rivoluzioni totalitarie, si allearono accomunando i loro

destini, ma tutta l'Europa si schierò intorno ad esse aderendo al loro programma di liberazione: liberazione dall'egemonia plutocratica e liberazione dal pericolo moscovita, poiché l'Europa non avrà pace vera e duratura, non sarà sicura di sé, fino a quando non sarà stata debellata per sempre e senza possibilità di riscossa quella negazione di ogni ordine sociale e morale, che è il bolscevismo.

In questa difesa dell'Europa e del mondo, Italia e Germania si trovano ancora una volta unite, per assolvere quel compito che si identifica con la loro stessa storia. Come la civiltà moderna è dovuta alla fusione di elementi latini e germanici, così la civiltà di domani che si annuncia e di cui si scorge già l'intima struttura nei regimi totalitari, sarà opera del Fascismo e del Nazionalsocialismo, usciti vittoriosi dalla nuova guerra mondiale. La nuova civiltà, che sarà fondata sul lavoro e sulla giustizia, presuppone l'eguaglianza di tutti gli Stati, la loro reale indipendenza, e, per ciò stesso, la fine di ogni esosa egemonia sopraffattrice. Nessuna coalizione riuscirà mai ad aver ragione della nuova unità europea, che si cementa sui campi di battaglia. Gli effimeri successi della Russia, non modificano il quadro della guerra nel suo insieme. « Nello spazio di quattro mesi ci eravamo spinti fin quasi a Leningrado ed a Mosca. Altri quattro mesi sono intanto trascorsi e in questo tempo il nemico ha avanzato di pochi chilometri subendo perdite enormi in uomini e materiale bellico. Tra poche settimane nel sud tornerà la primavera e questa primavera verrà poi anche nel nord. Il terreno diventerà, infine, « secco e solido » ed allora il nostro esercito potrà riprendere le grandi operazioni offensive ed assestare al nemico colpi micidiali. Il nostro soldato è pienamente consapevole della propria superiorità. Il trapasso dalla fase offensiva alla guerra di posizione è riuscito. Che significano i pochi chilometri riconquistati dai sovietici in

confronto con gli immensi territori che abbiamo occupato e in confronto con quanto occuperemo? ».

Dopo un fervido saluto al Giappone, il Führer ha così concluso il suo potente discorso: « I tre grandi popoli saranno uniti e vogliamo vedere chi in questa guerra sarà il più forte: noi o i nostri nemici. Chi non ha nulla da perdere e tutto da guadagnare, oppure chi ha tutto da perdere e nulla da guadagnare. Quale profitto può infatti sperare il Governo della Gran Bretagna che possiede enormi ricchezze delle quali non sa neanche che farsene? Vedremo a chi la Provvidenza darà il premio della vittoria, a chi non sarà nulla o a chi ha tutto! E se un arcivescovo anglo-sassone prega il Signore perché castighi la Germania scagliando contro di essa le orde del bolscevismo, io vi dico che ciò non sarà mai. Un altro paio di maniche è, invece, se il bolscevismo non si abbatte alla fine sulla Gran Bretagna medesima. Il popolo tedesco ha fiducia in me così come io posso fare su di lui cieco assegnamento. Esso sapeva che avevo grandi piani da realizzare, sapeva, anzi aveva la certezza che avrei saputo realizzarli. Il popolo tedesco può essere certo che un 1918 non si ripeterà mai più. La bandiera non sarà mai più ammainata ».

La collaborazione italo-germanica sul terreno economico è stata ancora una volta riaffermata in un incontro avvenuto a Berlino fra il Governatore della Banca d'Italia e il Presidente della Reichsbank (26 gennaio). Importanti le loro dichiarazioni alla stampa. Per quanto riguarda la Germania, l'ammontare del risparmio nelle casse di risparmio nei due anni di guerra è stato il doppio che nell'intero sessennio ultimo della pace. Si osserva, inoltre, che in confronto di un reddito nazionale che va da 110 a 115 miliardi di marchi, un debito pubblico di 128 miliardi è lungi dal presentare in alcun modo aspetti preoccupanti. Per quanto riguarda l'Italia, il Governatore della Banca d'Italia ha dichiarato che l'epoca delle manipolazioni valutarie deve considerarsi definitivamente tramontata. Un interesse speciale hanno, infine, riscosso le delucidazioni del Governatore in materia di autarchia e di collaborazione internazionale. Egli ha posto insieme, l'uno accanto all'altro, il concetto delle autarchie nazionali e quello di un'autarchia continentale, che deve riposare su principi tutti propri e diversamente condizionati da quella nazionale. Le autarchie nazionali non impediranno, ma favoriranno il fiorire del commercio internazionale, che, controllato e diretto da una vera e propria collaborazione internazionale, consegnerà i massimi risultati, di cui saranno suscettibili la forza di produzione e la forza di acquisto dei vari Paesi.

Da rilevare, infine, un nuovo scacco della politica britannica. In seguito a richiesta dei ministri norvegesi, di cui la Corte Suprema ha riconosciuto la costituzionalità, Vidkun Quisling ha assunto la Presidenza del Consiglio dei ministri di Norvegia (2 febbraio). Il commissario del Reich, Terboven, ha approvato tale decisione, accettando pure le dimissioni del Governo. Il Presidente Quisling, che provvederà senz'altro alla costituzione di un nuovo gabinetto, nel prendere possesso della carica, ha pronunciato un discorso nel quale ha fissato le linee generali della sua politica, che sarà nazionale su basi autoritarie nello spirito della nuova Europa. Ha dichiarato, inoltre, che la situazione esistente nei rapporti fra la Norvegia e la Germania « sarà presto mutata ». Si ritiene che sarà presto stabilito uno stato di pace e che verrà costituita una rappresentanza diplomatica norvegese a Berlino.



ne da Dunkerque e dalla Grecia —. Stabilire un uno schieramento a sud-est di Agedabia, il giorno 9 gennaio. Il 22, e cioè solo tredici giorni dopo, mentre il Comando avversario si preparava intensamente al proseguimento dell'offensiva, gli Italo-Tedeschi riprendevano la iniziativa, decisamente attaccando le linee avversarie. Per sette giorni gli Inglesi erano costretti a sostenere accaniti combattimenti, nel corso dei quali subivano perdite considerevoli in uomini e materiali, ed alla fine, sotto la spinta delle armi alleate, dovevano iniziare il ripiegamento.

Dove questo sia destinato ad arrestarsi, non è dato prevedere, né vogliamo imitare i sistemi britannici nel trarre dagli avvenimenti in corso affrettate ed arbitrarie deduzioni: solo, è lecito constatare che il travolgente, vittorioso contrattacco di Bastico e di Rommel (in questi giorni, meritatamente promosso al grado di colonnello generale) ha sconvolto in pieno i piani strategici dell'avversario. Lungi dal liquidare, come si sperava, la partita mediterranea, per volgersi, quindi, con tutte le forze possibili, allo scacchiere interoceano, lo Stato Maggiore britannico si trova tuttora impegnato in un'oscura vicenda bellica in Africa settentrionale, mentre nel Pacifico le armi nipponiche seguitano ad avanzare ovunque, minacciose... La permanenza di Churchill al potere, poi, è un forte incentivo a bene sperare nel futuro, per le potenze dell'Asse.

La battaglia della Malacca può, ormai, considerarsi terminata. Malgrado le difficoltà del terreno e gli ostacoli frapposti dal nemico, le truppe giapponesi hanno percorso in meno di due mesi le 350 miglia della penisola malese, occupandone quasi tutto il territorio.

Come appare chiaro anche dalle notizie di fonte britannica, sia per iniziarsi la battaglia, vera e propria, per Singapore. Una comunicazione di origine britannica, infatti, fa sapere che è stata fatta saltare la diga che univa Singapore alla terra ferma; diga che, com'è noto, era stata costruita, con grande dispendio di forze e di denaro, alcuni anni or sono.

Da parte giapponese, per contro, viene confermato, in sostanza, che si sta preparando l'offensiva generale contro la piazza forte.

Nella loro marcia, compiutasi senza eccessive resistenze da parte del nemico, i Giapponesi si sono anche impadroniti dell'importante serbatoio che fornisce acqua a Singapore, situato circa 20 chilometri a nord-est di Pontian Kechil.

L'atteggiamento presente delle truppe inglesi lascia presumere che non ci sia più da attendersi, come si riteneva nei giorni scorsi, una difesa in grande stile neppure nella zona di Johore Bahru, la qual città è stata, anch'essa, raggiunta ed occupata: tanto più che la mancanza di una energica reazione contro gli attacchi dell'aviazione giapponese, alcuni dei quali, più violenti degli altri e con risultati evidentemente distruttivi, sono stati portati su Singapore stessa, starebbe a dimostrare che le rimanenti forze dell'aviazione inglese si vo-

gliano risparmiare per quegli eventi decisivi, della cui imminenza si ha la precisa sensazione. Non per nulla le colonne motorizzate giapponesi che hanno traversato la Malesia recavano sui fianchi dei loro automezzi dei cartelli con la scritta: « rapido per Singapore »...

Progressi notevolissimi hanno anche compiuto le truppe nipponiche nell'isola di Borneo: contingenti numerosi sono stati sbarcati, negli ultimi giorni di gennaio, a Pamanghat, sulla costa occidentale del Borneo olandese, e nella stessa zona sono state occupate la località di Smabas e l'aerodromo di Ledo.

Con le truppe terrestri gareggiano in attività ed audacia le unità della marina imperiale e dell'aviazione. Quest'ultima, ad esempio, ha compiuto, alcuni raids audacissimi sull'isola di Sumatra e su quelle del gruppo delle Moluche: quest'ultimo attacco aveva per scopo di preparare lo sbarco nell'isola di Amboina, che è poi stato felicemente effettuato il mattino del 31 gennaio, con l'appoggio di unità della marina da guerra.

Pur essendo un'isola relativamente piccola, Amboina è un'importante base navale; la seconda in ordine di grandezza delle Indie Orientali Olandesi. Essa è dotata, inoltre, di un eccellente e ben attrezzato aerodromo.

A completare il quadro delle operazioni nelle isole del Pacifico meridionale, bisogna aggiungere che la radio giapponese ha annunciato il completamento delle operazioni di spazzamento delle isole Bismarck, le quali sono ora, completamente, in possesso dei Giapponesi.

In Birmania, infine, i primi reparti di truppe d'assalto giapponesi sono, secondo le notizie più recenti, entrati già nell'importante città marittima di Moulmein. La città è stata attaccata da tre colonne nipponiche: una proveniente dalla zona di Kamkarcik, ad est di Moulmein, attraverso le montagne; un'altra da sud-est, attraverso le colline e le risaie che attorniano la città; la terza, da Tavoy, per pianure anch'esse intensamente coltivate a riso.

Ad est ed a nord est della capitale birmana, poi, seguitano a svilupparsi, secondo i piani prestabiliti, le operazioni delle forze nipponico-failandesi, le quali avrebbero già raggiunto la sponda orientale del fiume Salween, impegnando in aspri combattimenti le truppe inglesi che lo difendono.

L'importante ferrovia che ha Rangoon per capolinea e forma il tronco meridionale dell'ossatura stradale della Birmania, corre a non grande distanza dal fiume anzidetto.

La probabile caduta di questa regione nelle mani dei Giapponesi intanto è considerata come una reale catastrofe in tutta l'India, in quanto l'occupazione della Birmania non avrebbe solamente un alto valore strategico, ma anche un incommensurabile valore economico; la Birmania sotto il dominio nipponico equivarrebbe alla fame per il popolo indiano.

L'azione controffensiva sovietica sul fronte orientale sembra, intanto, segnare il passo. Recenti comunicati tedeschi, anzi, hanno dato notizia di vigorose azioni di attacco condotte in



Mostre autoblinda verso le prime linee in Africa Settentrionale (R. G. Luce - Belloni)



Le operazioni in Malesia; artiglierie nipponiche autotrasportate raggiungono le posizioni (Luce)



Africa Settentrionale: la battaglia nel gibiti (Luce)



vari punti del fronte dalle truppe dell'Asse. Tra queste, naturalmente, figurano sempre brillantemente le unità del Corpo di spedizione italiano, il cui comandante, generale Messe, è stato, proprio in questi giorni, insignito dal Führer dell'alta distinzione della Croce di ferro.

Nel settore di Kursk, particolarmente, ove le forze bolsceviche erano protese da più giorni all'attacco, esse hanno toccato uno scacco dei più duri. Un nutrito contrattacco di fanti tedeschi e di truppe corazzate, ha avuto completo successo dopo una lotta accanita, durata vari giorni. Un gruppo di forze nemiche, per contro, che aveva tentato una puntata nelle linee germaniche e ch'era composto di parecchie divisioni di fanteria e formazioni corazzate, è stato, dopo durissimi combattimenti, battuto e costretto a ripiegare verso est. E su tul-



Sulle nostre linee della Gironda: carri armati pronti ad entrare in azione (R. G. Luce - Dessenes)

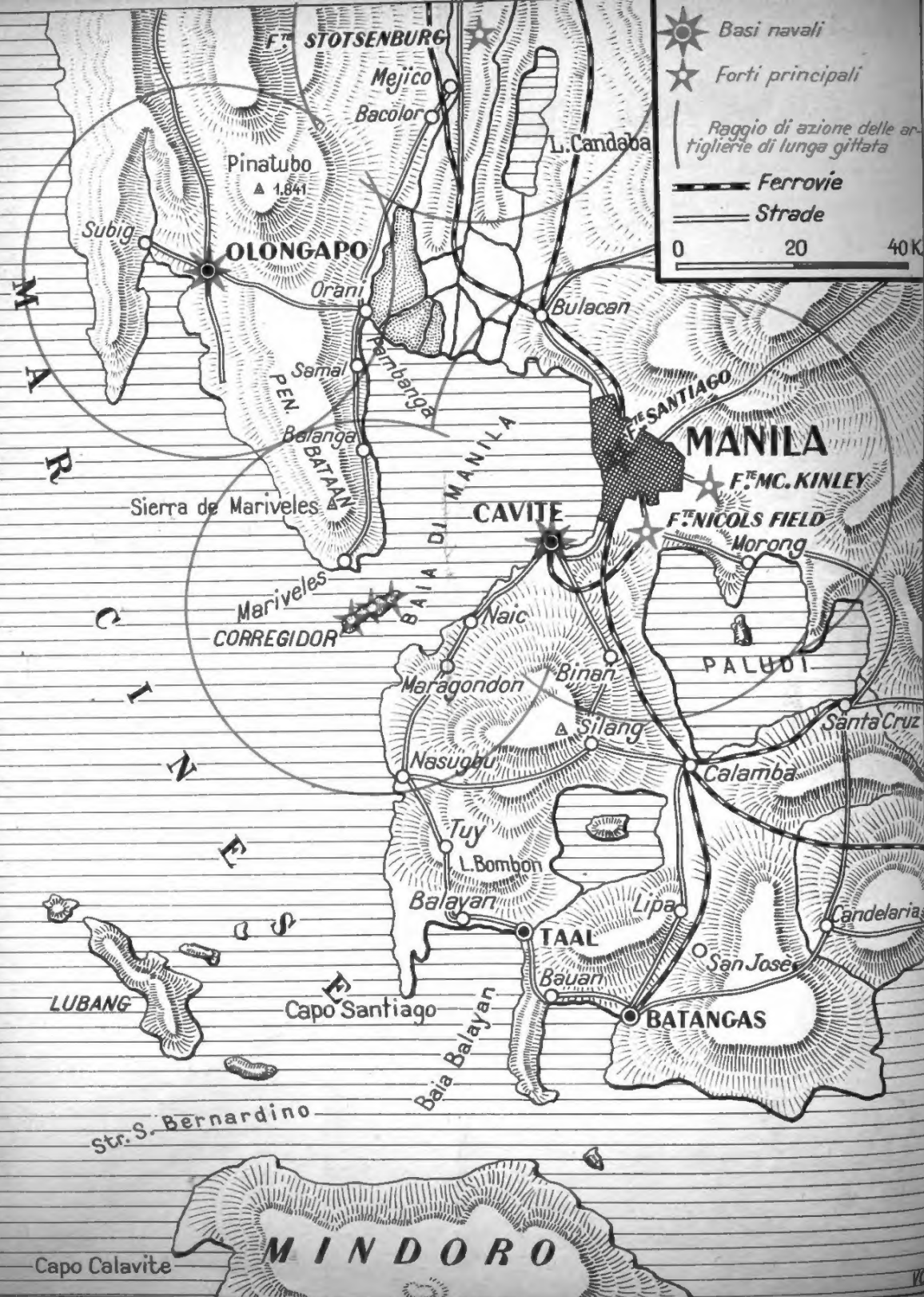


to il resto della fronte, ogni attacco sovietico si spunta, ormai, regolarmente contro la salda resistenza delle truppe tedesche ed alleate, che si mantengono tenacemente sulla linea prescelta dal Comando germanico per il superamento del durissimo periodo invernale.

Come ha detto Hitler nel suo recente, grande discorso al Palazzo degli Sports, «l'inverno costituiva la grande speranza del nemico; ma anche questa speranza è ormai crollata... Fra poche settimane, nel sud tornerà la primavera, e questa primavera verrà poi anche nel nord. Il terreno diventerà infine secco e solido, ed allora il nostro esercito potrà riprendere le grandi operazioni offensive, ed assesteremo al nemico il colpo mortale».

Dal Pacifico al Mediterraneo e dal Mediterraneo alle sterminate linee del fronte orientale nuovi auspici di vittoria corrono per l'Asse.

AMEDEO TOSTI



LA CORAZZATA E I SUOI NEMICI

A bordo di una nostra unità:
i marinai ascoltano la forma-
zione aerea di scorta (Linceo)

Gli ultimi mesi di guerra sono stati funesti per le corazzate e precisamente per le corazzate anglo-sassoni. La lista delle grandi navi corazzate affondate durante questa guerra si è notevolmente allungata e altrettanto è avvenuto per quelle gravemente danneggiate e lungamente immobilizzate.

Proprio di questi giorni è la pubblicazione di notizie dettagliate sulle azioni aeree e navali che condussero all'annientamento delle due corazzate britanniche nei mari della Cina e di una terza in Mediterraneo.

L'esperienza bellica si arricchisce dunque di nuovi dati particolarmente interessanti sulla lotta fra la grande nave e i suoi differenti e numerosi avversari e richiama alla mente le interminabili polemiche fra i fautori delle grandi unità navali e quelli dei piccoli mezzi insidiosi, navali od aerei che siano.

Che cosa ha dimostrato fino ad ora la guerra a questo riguardo? E' possibile trarre già delle conclusioni sulla tanto dibattuta questione e quali sono esse?

La risposta a queste e altre simili domande si avrà dal riepilogo dei dati di fatto e da una loro razionale interpretazione.

Le navi corazzate che sono andate distrutte durante questa guerra sono:

la *Royal Oak*, britannica, affondata da siluri di sommergibile;

la *Graf v. Spec*, germanica, danneggiata da artiglierie di navi di superficie e quindi autoaffondata;

la *Hood*, britannica, affondata da artiglierie di corazzata;

la *Bismarck*, germanica, affondata da forze navali e aeree, ma essenzialmente da aerei siluranti;

la *Repulse*, britannica, affondata da aerei siluranti e bombardieri;

la *Prince of Wales*, britannica, affondata da aerei siluranti e bombardieri;

la *Barham*, britannica, affondata da siluri di sommergibile;

almeno 3 corazzate nord-americane, affondate da aerei siluranti e bombardieri.

Si hanno cioè non meno di 10 navi corazzate perdute di cui 2 sole per azione di artiglierie, contro 8 per azione di siluri. L'azione delle bombe d'aereo, se e quando vi è stata, non è mai risultata determinante, come è provato dalle notizie dei vari testimoni oculari e indirettamente dal fatto che nessuna corazzata è mai stata affondata per effetto della sola azione di bombe.

Le 8 affondate dai siluri debbono poi ascrivarsi per 1/4 ai sommergibili e per 3/4 agli aerei. Insomma la ripartizione delle cause è: navi di superficie 20%; sommergibili 20%; aerei 60%.

Per le navi gravemente danneggiate o affondate in porto e ricuperate, per ovvie ragioni non si potranno avere sicuri e completi dati statistici fino alla fine della guerra. Comunque si possono sicuramente elencare:

almeno 1 unità britannica, colpita da artiglierie di grosso calibro a Punta Stilo;

2 unità britanniche, colpite da artiglierie di corazzate tedesche (Norvegia e Groenlandia);

1 unità britannica, colpita da mina;

3 unità britanniche, colpite da aerei siluranti;

3 unità britanniche, colpite da siluri di sommergibili;

2 unità francesi, colpite nell'attacco a Mers-el Kébir da artiglierie di grosso calibro;

1 unità italiana, colpita da aerosilurante;

1 unità germanica, colpita da silurante di superficie;

6 (?) unità nord-americane, colpite da aerei bombardieri e siluranti;

2 unità britanniche, colpite da mezzi insidiosi della Marina Italiana.

Ritroviamo dunque proporzioni non molto diverse dalle precedenti e cioè: artiglierie di grosso calibro delle corazzate 22%; mezzi insidiosi navali 30%; offesa aerea 48%.

E' interessante anche notare che una percentuale assai alta (quasi la metà) delle unità affondate o gravemente danneggiate è stata colpita mentre si trovava in porto; e precisamente 4 su 10 unità perdute e 11 su 23 unità gravemente danneggiate.

Abbiamo già avvertito che, data la loro incertezza, questi numeri non possono servire che per un sommario orientamento; ma è quanto basta per fare interessanti constatazioni. E' evidente anzitutto, dalla varietà stessa delle provenienze e dei tipi di offesa, che le navi corazzate sono state il bersaglio preferito di tutti i mezzi aerei e navali di distruzione dei

quali dispone la tecnica moderna, i quali hanno mirato costantemente ad attaccare e colpire queste navi sia in navigazione, sia in porto, come al massimo risultato conseguibile. Questa è già una prova indiretta (e direi quasi una dimostrazione per assurdo) della fondamentale importanza che hanno avuto e hanno le navi corazzate in questa grandiosa guerra aeronavale, giacché infatti se il loro peso fosse diminuito, per quale ragione tante energie dei belligeranti si sarebbero accanite contro di esse, anziché rivolgersi ad altri e più proficui impieghi?

Ma la dimostrazione diretta, chiara, inoppugnabile, del prestigio sovrano che conservano le corazzate nella guerra marittima è data dalle vicende della lotta.

E' evidente che in Atlantico la resistenza britannica, dopo il crollo della Francia e ancora oggi, ha per presupposto indispensabile la superiorità in materia di corazzate. Difatti l'Inghilterra, dopo la sconfitta della Francia, non aveva esercito, era nettamente inferiore in cielo, era attaccata energicamente dai sommergibili; un solo elemento di superiorità possedeva e questo era il nerbo delle corazzate; unicamente ad esso deve dunque attribuirsi la sua resistenza. E successivamente, nella battaglia dell'Atlantico, la resistenza e la vita stessa dell'Inghilterra erano legate ai rifornimenti che doveva ricevere d'oltremare. Tali rifornimenti erano insidiati e assottigliati dai sommergibili e dagli aerei. Perché questi attacchi e queste insidie non sono ancora bastati a travolgere l'Inghilterra? C'è una sola spiegazione: le co-





A Gorniech: l'incontro fra l'ammiraglio Roeder e l'ammiraglio Ricordi (R.D.V.)



Crociera di scorta e vigilanza nel Mediterraneo (Luce)

razzate della *Home Fleet*. Sono queste corazzate che hanno indebolita l'azione di blocco delle forze di superficie nemiche, la quale sarebbe stata assai più efficace e più rapida di quella dei sommergibili e degli aerei. In Estremo Oriente tutto quello che sta accadendo — e non è poco — è la conseguenza dell'attacco a Pearl Harbour e dell'annientamento della divisione di corazzate britanniche a levante delle coste della Malesia: quest'ultimo avvenimento ha stroncato la reazione britannica, permettendo che gli sbarchi nipponici in Malesia si compissero indisturbati, mentre il primo ha dato alla flotta giapponese il dominio del mare e ha permesso lo svolgimento del piano di guerra nipponico in tutti gli altri teatri di guerra d'oltremare.

Nel Mediterraneo, infine, dopo che è stato affondato la *Barham* e che altre due corazzate britanniche sono state messe fuori combattimento nel porto di Alessandria, si è verificato che le forze leggere di superficie, prive del sostegno delle corazzate, non hanno più compiuto alcun tentativo contro il nostro traffico che i mezzi insidiosi aerei e subacquei si sono dimostrati incapaci di contrastare efficacemente, laddove la prevalenza delle forze nemiche di superficie poteva essere da sola sufficiente a troncarlo del tutto. Nel nostro teatro di guerra, dunque, il fallimento della offensiva africana dell'impero britannico e la disastrosa ritirata delle divisioni nemiche dopo la effimera comparsa sulle sponde del golfo siriano, deve

ascrivere in buona parte alla inutilizzazione delle navi della Mediterranean Fleet.

Seconda constatazione: i mezzi insidiosi e le relative armi subacquee hanno affondato o inutilizzato un numero di corazzate ben maggiore delle artiglierie di grosso calibro di altre corazzate.

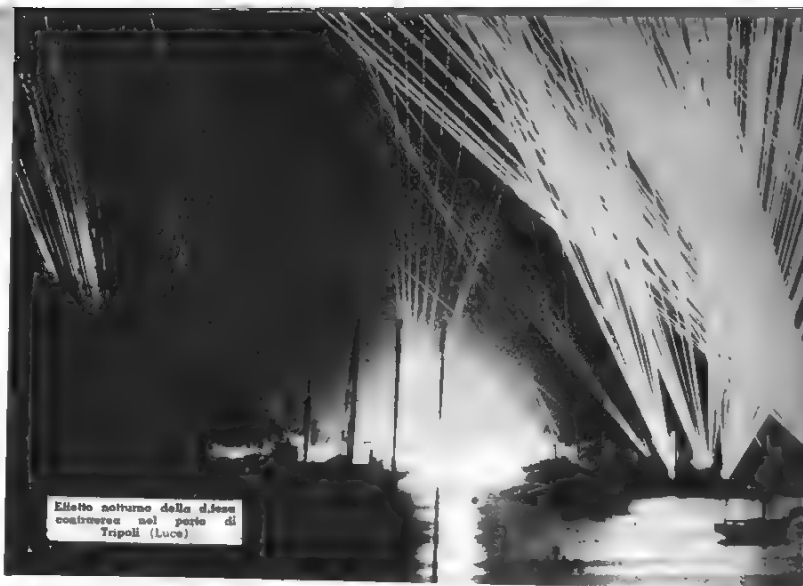
Ecco che il dubbio riaffiora. La efficacia dei mezzi insidiosi è dunque maggiore? Si possono con mezzi minimi ottenere o superare i risultati ottenuti con mezzi grandiosi o costosissimi? E allora, a che pro costruire le grandi navi corazzate?

Gli è che la osservazione superficiale dei risultati riportati più innanzi sembra fatta, apposta per indurre in errore. Per una corretta interpretazione, i risultati andrebbero evidentemente riferiti al numero di azioni di guerra dai quali sono scaturiti.

Si vedrebbe allora che mentre hanno compiuto centinaia e centinaia di missioni di guerra, decine e decine di sommergibili hanno affondato una sola corazzata (*Barkham*); che nessuna corazzata è stata affondata dalle molte centinaia e forse migliaia di bombe lanciate contro questo tipo di nave in attacchi aerei senza numero; che solo due corazzate in navigazione (*Prince of Wales* e *Repulse*) sono state affondate da aerei siluranti; e il loro affondamento è stato ottenuto con attacco in massa e facilitato dalla assenza di navi portaerei e di scorta aerea alla formazione britannica; che lo stesso deve dirsi circa la fine del *Bismarck*, che peraltro si è difeso gagliardamente per giorni interi; che gli altri successi degli aerei siluranti sono stati ottenuti contro navi in porto, e sono stati in parte frutto di sorpresa e di inesperienza circa il modo di combattere e neutralizzare questo nuovo mezzo di guerra.

Al paragone i risultati dei brevissimi contatti balistici fra le forze corazzate ci appaiono davvero formidabili, tanto più se si riferiscono al limitatissimo numero di azioni nei quali sono stati ottenuti.

A Punta Stilo, in pochi minuti di fuoco, i 320 del Cesare debbono avere arrecato tali danni alle corazzate britanniche da indurle subito a battere in ritirata quantunque le 3 corazzate



Effetto notturno della difesa costruttiva nel porto di Tripoli (Luce)

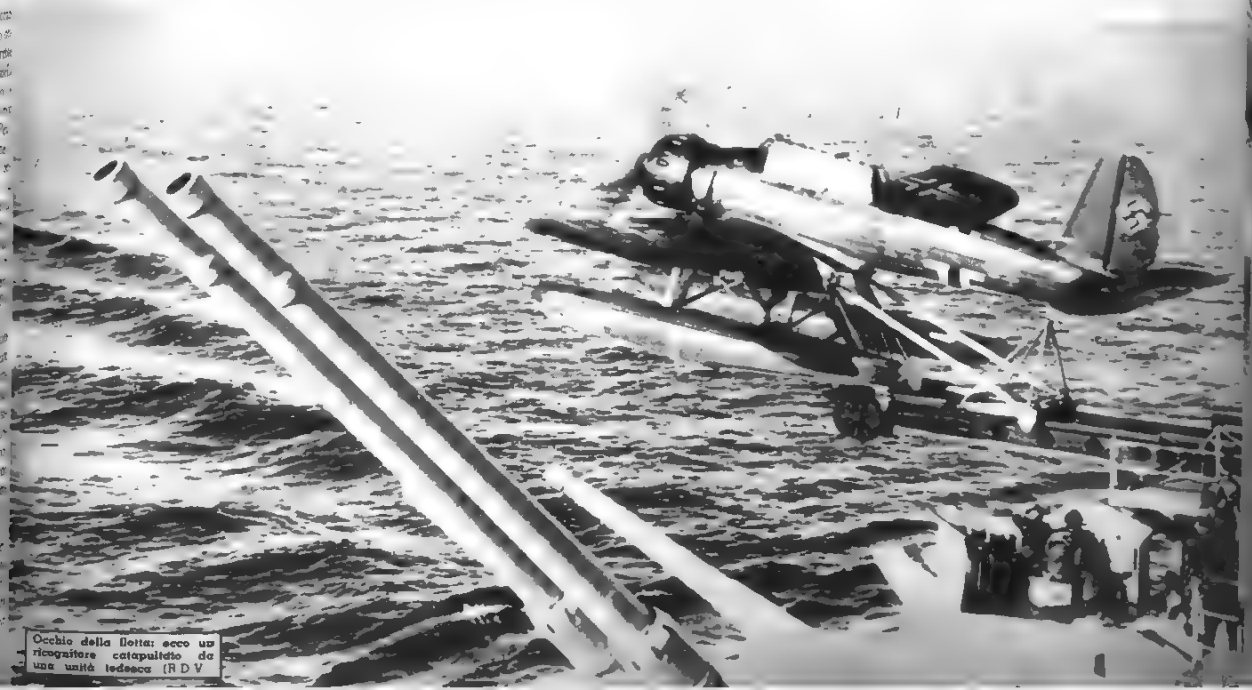
britanniche (o 4 secondo le deposizioni di un prigioniero) coi loro 381 si trovassero di fronte a 2 sole corazzate italiane armate con calibri nettamente inferiori.

Al largo della Norvegia il cannoneggiamento fra i due *Schurnhorst* germanici e due corazzate britanniche, svoltosi repentinamente fra una tempesta di neve e un'altra, è bastato per indurre gli inglesi a desistere dalla lotta. Nella sua unica azione balistica, il *Bismarck*, in pochissimi minuti di fuoco ha distrutto la maggiore corazzata del mondo (*Hood*, 42.000 tonnellate) e ha seriamente danneggiato il suo più moderno avversario (*Prince of Wales*, 35.000 tonnellate, 10 cannoni da 356, allora entrato in servizio).

C'è quanto basta per credere ancora alla potenza delle corazzate. Indubbiamente esse hanno molti e temibili nemici; dovranno ancora

reagire e modificarsi per divenire atte a difendersi meglio in maniera sia attiva sia passiva dai nuovi avversari, fra i quali una speciale attenzione e una spiccata attitudine offensiva va riconosciuta all'aereo silurante. Ma si può essere certi che alla tecnica non mancano le risorse per fare progredire le costruzioni e le armi navali proprio per le medesime ragioni per le quali essa ha fatto progredire e farà ancora progredire le costruzioni e le armi aeree. E del resto proprio nel progresso e nel contrasto aereo (contrasto all'esplorazione e contrasto all'attacco offensivo del nemico assicurata dalle navi portaerei) le corazzate trovano e troveranno probabilmente anche in avvenire l'antidoto migliore per premunirsi dalle offese dell'ala nemica.

GIUSEPPE CAPUTI



Occhio della flotta: ecco un ricognitore catapultato da una unità tedesca (R.D.V.)



Si ritorna dell'azione (Luca)

IL FATTORE AEREO NEI DISCORSI DI CHURCHILL

Nei due discorsi tenuti ai Comuni per l'apertura e la chiusura della discussione sugli eventi militari nel Pacifico e nel Mediterraneo, Churchill ha messo a frutto tutta la sua abilità di consumato parlamentare per presentare i fatti sotto la luce meno disastrosa possibile, soffermandosi su quegli elementi che potevano rappresentare le attenuanti dei disastri, alterando le cifre delle perdite dei due contendenti ed omettendo di enumerare quelle perdite di materiali britannici di tutti i tipi, che avevano richiesto cinque mesi per il loro schieramento in linea e che tanto affidamento avevano fatto concepire a Churchill ed al Comando inglese sin dall'inizio dell'offensiva.

Può dirsi pertanto che i due discorsi sono stati molto più importanti per quello che *non hanno detto* che per ciò che *hanno detto*.

Limitandoci ad esaminare gli elementi che nei due discorsi si riferiscono al fattore aereo, che in forma diretta o indiretta ha influenzato gli avvenimenti, diremo che il Primo Ministro britannico ha fatto alcune asserzioni che meritano qualche commento, non solo perchè confermano la strettissima interdipendenza del fronte libico-mediterraneo rispetto agli altri fronti, ma anche perchè sconfiggono quanto al tre volte il Primo Ministro aveva asserito.

Per giustificare la carenza di un efficace sistema difensivo globale in Estremo Oriente, Churchill ha detto, fra l'altro: «Da quando facciamo fronte alla Germania ed all'Italia qui e nella vallata del Nilo, non abbiamo mai avuto un sufficiente numero di uomini e di armi, per provvedere con efficacia alla difesa dell'Estremo Oriente».

È siccome di fronti britannici terrestri attivi in Europa e in Africa praticamente ne esiste uno solo, quello libico, giacché per ora il libico britannico è immune da lotta terrestre, Churchill in sostanza ha detto che per le esigenze imposte da quel fronte è stato necessario polarizzare gran parte del potenziale aereo, terrestre e navale dell'Impero britannico, sostenuto da potenti apporti di carri armati e di aeroplani nordamericani, il che ha costretto a lasciare sguarnite le posizioni imperiali in Estre-

mo Oriente. Più esplicito riconoscimento non poteva fare Churchill dell'immensa portata strategica della guerra mediterranea nel più vasto quadro del conflitto; il che significa in conclusione che l'Italia da lui data tante volte per spacciata, è più viva che mai e che le sue posizioni libiche e mediterranee sono un peso di piombo per lo svolgimento di tutti i piani strategici inglesi.

Churchill andando più in là nella descrizione delle esigenze della lotta libica, ha detto ancora: «E' stata data la priorità di aerei, carri armati e munizioni antiaeree ed anticarro all'Armata del Nilo... Per battere i carri armati e le forze aeree di Rommel occorrevo ogni carro armato ed ogni velivolo che avevamo».

Completo assorbimento quindi di tutte le disponibilità di mezzi britannici e completo assorbimento degli aerei forniti dal Nordamerica per le esigenze mediterranee, e non destinati alla Russia.

Più oltre Churchill, dopo aver dato cifre fantastiche di apparecchi, che la R.A.F. ci avrebbe distrutti, ha asserito: «Durante questa battaglia non abbiamo mai avuto in azione più di 45.000 uomini contro forze numericamente più che doppie», mentre in altra parte del discorso aveva detto: «In questa strenua ed oscura battaglia del deserto, nella quale i nostri uomini si sono incontrati per la prima volta col nemico a *parità di condizioni*... il nemico ha subito sul campo di battaglia perdite circa tre volte superiori alle nostre».

A parte le euforiche enunciazioni dello stesso Churchill del 20 novembre, circa il ciclonico muoversi dell'Armata del Nilo con superiorità schiacciante in tutti i campi (uomini, armamenti, aerei, mezzi), vien fatto di chiedersi: se gli inglesi ebbero effettivamente a combattere contro «forze più che doppie», come mai poi in quel ciclo operativo «per la prima volta essi ebbero ad incontrarsi col nemico a parità di condizioni»? Insomma erano gli inglesi inferiori o erano uguali in uomini, in armamenti, in aerei all'avversario? E se le forze (anche aeree) britanniche erano inferiori o pari alle avversarie, come mai poi esse riuscirono a distrug-

gere tanti velivoli, al punto da far dire a Churchill nel secondo discorso che gli inglesi «erano riusciti a distruggere gran parte della potenza aerea avversaria»? E se la potenza aerea avversaria era stata in gran parte distrutta, come mai si spiega il terribile salasso da esse inflitto alle forze motorizzate britanniche nella prima fase dell'offensiva, da Agedabia verso Bengasi ed oltre? e come mai soprattutto si spiegano i recentissimi avvenimenti che portarono a Bengasi, se la forza aerea dell'Asse nel Nord-Africa era stata quasi distrutta, essendo notorio che in pochi giorni una forza aerea distrutta non si può ricostruire?

Evidentemente tutte queste distinzioni erano chiacchiere ed invenzioni della propaganda inglese, mentre la realtà, alla stregua dei fatti, era ben differente.

Nel primo discorso Churchill, riducendo il programma annunciato già il 20 novembre, ha detto: «Speravamo di prendere la Cirenaica, compresi gli aeroporti d'importanza vitale nei

Bombardieri giapponesi in partenza e in arrivo (R.D.V.)



pressi di Bengasi, ma l'obiettivo principale era la distruzione delle forze del nemico».

La Cirenaica è stata occupata dal nemico per meno di un mese, Bengasi, «con i suoi aeroporti d'importanza vitale» è stata da noi riacquisita e gli eventi in corso sono tutt'altro che consolanti per gli inglesi. Se ciò è avvenuto, è chiaro che la famosa distruzione delle forze dell'Asse è risultata un semplice argomento di propaganda dei microfoni londinesi, all'infuori quindi della realtà; ed in guerra è questa che conta.

Si è guardato bene Churchill dallo spiegare la rapida resurrezione delle forze distrutte, che, inopinatamente marciarono su Bengasi, perchè ciò avrebbe messo sul tappeto, tra l'altro, la scottante questione della libera percorribilità di quel Mediterraneo, che Churchill tante volte

spavalidamente aveva asserito essere senza contrasti dominato dalla flotta britannica.

Anche questa volta, come in occasioni precedenti, gli inglesi hanno sottovalutato l'avversario e specie l'avversario italiano; questo rimprovero alle alte sfere britanniche viene rivolto anche da organi della stampa britannica. Finché l'orgoglio inglese seguirà a commettere questo grave errore, ed auguriamo che seguiti a commetterlo, ben altre gravi umiliazioni è destinato a subire.

A proposito dell'importanza marittima ed aerea di Bengasi, così si esprimeva una nota *Reuter* in data 29 novembre: « Bengasi costituisce una sicura base per gli aerei britannici e l'unico porto di qualche importanza fra Tobruk e Tripoli, dal quale le truppe inglesi potrebbero ricevere i necessari rifornimenti. Dobbiamo assicurarci per lungo tempo la padronanza di Bengasi, per permettere l'effettuarsi delle opere di ricostru-

mezzo il famoso voto alla Camera dei Comuni e quindi occorreva presentare gli avvenimenti con un giorno di ritardo alla pubblica opinione. Che specie poi di supremazia aerea nel deserto aveva mantenuto la R.A.F., secondo il *Daily Herald*, dal momento che alla luce degli avvenimenti verificatisi le forze aeree dell'Asse avevano fatto il loro comodo ed avevano esplicito, nelle più ampie forme, tutte le missioni che si erano rese necessarie, per agevolare i movimenti offensivi delle divisioni motorizzate moventi all'attacco ed all'inseguimento del nemico?

Parlando dell'affondamento della « *Repulse* » e della « *Prince of Wales* » Churchill ha detto: « Disgraziatamente in quel momento non vi era disponibile alcuna nave portaerei, che potesse accompagnare le nostre navi da battaglia ». E dove si trovavano le portaerei ancora a galla? Evidentemente in Atlantico e nel Mediterraneo. Ed ecco che anche sotto questo aspetto le esigenze mediterranee incisero sugli eventi nelle acque della Malacca, che permisero al Giappone

di acquistare in quel settore quella supremazia navale, che Churchill prevede rimarrà ancora per molto tempo dalla parte nipponica.

Il principale elemento di consolazione per il futuro, Churchill lo ravvisa nel potenziale bellico ed industriale degli Stati Uniti, dei quali esalta le immense possibilità e l'accreciuta produttività in continuo sviluppo.

Quanto ai mezzi aerei Churchill prevede non lontana la supremazia aerea da parte degli anglosassoni, grazie al formidabile programma di costruzioni volute da Roosevelt.

A proposito di esso Lord Beaverbrook parlando alla radio di Londra alle ore 0,23 del 29 gennaio ebbe a dire: « Secondo questo programma la produzione degli Stati Uniti sarà per il solo anno 1942 di 45.000 aeroplani, dico 45.000 ».

Ma non aveva annunciato Roosevelt nel suo messaggio al Congresso che sarebbero stati invece oltre 60.000?

VINCENZO LIOY



Sugli aerei in picchiata il pilota è ormai pronto.

zione, sia come base navale, che come base aerea ».

E nello stesso giorno il redattore aeronautico del *Daily Herald* scriveva: « Se Bengasi cadrà la nostra avanzata sarà arrestata definitivamente. Se noi la difenderemo per un periodo abbastanza lungo, Rommel dovrà ritirarsi sulla via di Tripoli. Dalle sue basi aeree i nostri bombardieri, scortati dalla caccia, potranno controllare, bombardandola senza tregua, la strada Balbia. Da Bengasi i nostri bombardieri a lungo raggio possono agire efficacemente contro i convogli diretti a Tripoli... Malgrado nuovi rinforzi aerei ricevuti dal nemico, la R.A.F. ha mantenuto la sua supremazia aerea sul deserto ».

E' noto che mentre la *Reuter* e il *Daily Herald* scrivevano ciò, Bengasi trovavasi già nuovamente nelle mani dell'Asse. Ma vi era l'i-



Aeroplani nipponici in battente verso gli obiettivi delle Indie Olandesi.



VOLI SENZA ALI

Al principio del nostro secolo, ritiratosi nella pensosa solitudine dei suoi studi, un matematico ricercava la soluzione di un arduo problema. Era il tempo in cui apparivano i primi modelli di macchine volanti e i profani domandavano ai sapienti se la conquista delle vie del cielo non era soltanto una chimera.

Il matematico non fu in grado di rispondere sollecitamente come avrebbe desiderato a tale domanda. Il problema del volo è essenzialmente un problema di equilibrio; le ricerche teoriche tendevano dunque a stabilire le condizioni di equilibrio automatico per una macchina libera nello spazio e quindi eminentemente instabile. Ma la soluzione apparve estremamente ardua e complessa. Infine, percorsa a stento una via irta di difficoltà sempre crescenti, la serie di pagine ricoperte dalla crittografia dei simboli rimase interrotta. Chè quel matematico, malgrado la collaborazione di eminenti colleghi, si arrestò dinanzi all'inaccessibile l'arriera di un'equazione contenente un complesso di ben 3.470 termini!

Il problema appariva dunque insolubile in teoria. Qualcuno intravede in questa risposta della matematica un chiaro monito diretto a coloro che tentavano la conquista delle vie celesti. Ma i pionieri, che non sapevano di matematica superiore, sfidarono la sentenza negativa della teoria. E il problema del volo umano fu risolto con il sacrificio eroico di molte esistenze. I primi piloti si mossero nell'aria incerti e tentennanti come i bambini allorché muovono i primi passi sulla terra. Ogni errore fu pagato con la vita. Ma infine l'esperienza insegnò all'uomo il sistema di mantenere la macchina da volo in posizione stabile nell'aria mediante l'equilibrio comandato.

Eld ebbe inizio la nuova mirabile avventu-

ra umana. Dopo un trentennio di vita gloriosa l'aeroplano ad elica ha superato oggi i 17.000 metri di quota e i 700 chilometri orari. Non bisogna ricordarsi che con tali risultati si avvicina molto al limite estremo delle sue possibilità.

I pericoli della navigazione a media quota, ove imperversano le tempeste e le formazioni di ghiaccio costituiscono una minaccia che non è ancora possibile scongiurare completamente. Impongono la convenienza di navigare nelle calme solitudini della stratosfera ove non esistono nubi. Ma alla navigazione stratosferica, con le attuali costruzioni, si oppongono notevoli difficoltà. Le abbiamo esposte in un articolo pubblicato nel n. 50 anno II di questa stessa rivista, scritto appunto quando «l'aeroplano senza eliche e a propulsione» inventato dall'ing. Campini e collaudato dal comandante De Bernardi fece, nel dicembre del 1940, la sua prima comparsa, e a quello scritto rimandiamo il lettore per la conoscenza dei principi generali su cui si basa una nuova concezione della macchina di volo. Essa ha già subito notevoli miglioramenti come dimostra il fatto che ha potuto compiere senza inconvenienti il tragitto Milano-Roma ed esibirsi in un volo sulla capitale fra la generale curiosità ammirativa e perciò si può attendere con fiducia che negli ulteriori sviluppi possa veramente rispondere a quei presupposti teorici per cui volando fra i 30 e i 40 chilometri, un aeroplano razzo potrebbe raggiungere quei limiti di velocità e di altezza inaccessibili alle eliche che già alcuni anni or sono un pioniere di questo sistema, l'Accademico Generale Crocco prevedeva, con la possibilità di percorrere la distanza da Roma a Parigi in 45 minuti e da Roma a Nuova York in 90 minuti.

Poiché peraltro già l'aeroplano a reazione Campini ci porta ai confini tra l'aeronautica e l'astronautica vogliamo ricordare un altro progetto, anch'esso di pura marca italiana, che pur rimanendo per ora nel campo della teoria non è per questo meno interessante. Si tratta del propulsore a doppia reazione del capitano



In Libia: si sbarcano carri armati (R. G. Luce - Costa)

Luigi Gussalli di cui si sono già date notizie. Questa macchina non avrebbe da sopportare il carico di combustibile occorrente per un lungo viaggio, sia pure esteso con la durata di qualche giorno sino alla luna, in quanto raccoglierebbe le radiazioni del sole mediante una coda lunga 130 metri circa. In tal caso il motore solare, che sinora non ha dato prove positive sulla Terra, funzionerebbe in pieno, poiché le radiazioni verrebbero assorbite completamente dalla superficie della coda, non impoverite dall'assorbimento atmosferico.

L'aeroplano a reazione Campini e l'astronave del Gussalli, quando sarà costruita, hanno dunque la capacità di condurre l'uomo verso nuove conquiste nelle inesplorate vie dei cieli.

L'ULTIMA INCOGNITA

Ma vi è ancora un'incognita del problema da considerare. Un'incognita che più d'ogni altra, si presenta di suprema importanza ora che nuove macchine promettono nuove possibilità. Resisterà l'organismo umano al collaudo delle nuove prove che lo attendono per ascendere con velocità inimmaginabili ad altissime quote?

Allorché una macchina esce dall'officina, sul libretto che l'accompagna sono chiaramente segnate tutte le caratteristiche. Ma della macchina umana non si conoscono i limiti estremi di resistenza e di capacità; questi solo con l'esperienza diverranno noti, almeno in parte. Ma l'esperienza, in tal caso, ha per posta la vita.

Molti studiosi si interessano oggi ai problemi fisiologici del volo ad alta quota. La diminuzione di temperatura può produrre congelamento della faccia e delle estremità, catarri nelle vie respiratorie, guasti ai denti. Fra i 3 e i 4000 metri la mancanza di ossigeno provoca spossatezza, indebolimento della vista e dell'udito. Già a 7-8000 metri una breve attività

fisica può provocare sussulti convulsivi, perdita di coscienza, paralisi e infine la morte.

E' alla deficienza di ossigeno che si devono attribuire tali fenomeni. Occorre dunque prevenire gli effetti del freddo e somministrare dosi opportune di ossigeno in modo continuo e sicuro che anche un'interruzione di pochi secondi può produrre il collasso e la morte. Ma oltre 11.000 metri la sola respirazione di ossigeno non è più sufficiente; l'organismo risente i pericolosi effetti della pressione troppo ridotta che conviene aumentare (a 13.500 metri la pressione è di soli 110 mm. di mercurio). Il riscaldamento elettrico, gli inalatori di ossigeno, e le cabine o gli scafandri atmosferici eliminano i pericoli entro i limiti di altezza sinora raggiunti.

Lo scafandro ideato dal Cavallotti — che nel suo recente volume «Navigazione stratosferica» ed Hoepli dedica un interessante capitolo alla navigazione stratosferica — è costituito da una combinazione completa di gomma rivestita di robusta tela che impedisce l'ec-

Lo studio di alcuni fenomeni acustici che accompagnano le grandi esplosioni dimostra infatti che quasi certamente, oltre i 30 km. di altezza, deve esistere uno strato con temperatura crescente verso l'alto. Calcoli teorici e osservazioni inducono ad ammettere che verso 50 km. la temperatura assoluta sia di circa 350 gradi.

Il Gutenberg ritiene che a cento chilometri esistano zone torride di 500 ed anche mille gradi. Potrà impunemente l'uomo traversare questa pericolosa marea incandescente che circonda il nostro pianeta?

La tecnica moderna prepara nuove meravigliose macchine che potranno forse un giorno tentare anche il viaggio interplanetario; ma solo la prova suprema potrà dimostrare se, in funzione dell'ultima tremenda incognita, il grande problema ammette una soluzione totale, e se la Natura concede anche ai vivi di emigrare temporaneamente verso le lontane regioni ultraterrene.

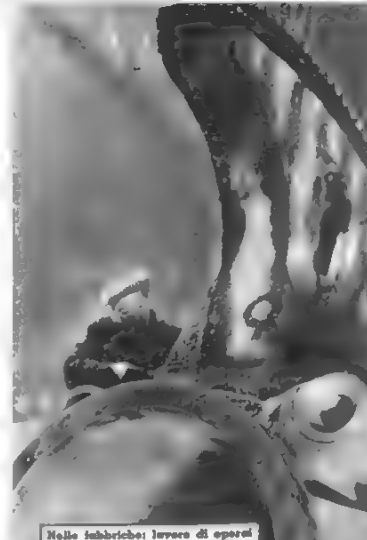
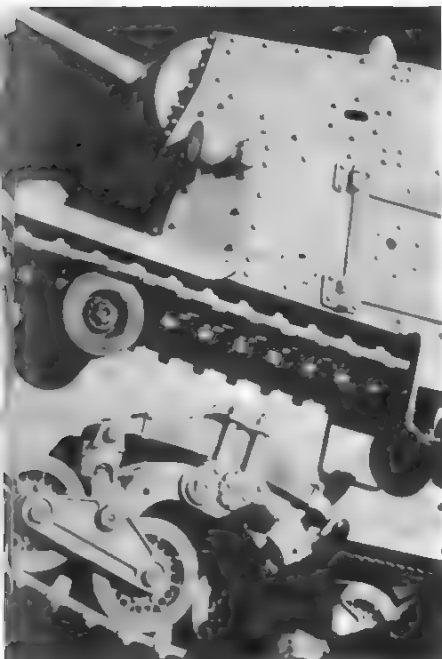
LEADER



cessiva dilatazione, da un casco metallico munito di ampie aperture a vetri doppi, riscaldati elettricamente e di valvole automatiche pure riscaldate, che mantengono la pressione interna proporzionata a quella esterna. L'articolazione delle gambe e delle braccia è perfetta. La respirazione, libera, è assicurata all'interno, un maglione termoelettrico, indossato sotto lo scafandro assicura il riscaldamento della persona.

La cabina ermetica con cui il colonnello Pezzi salì a 17074 metri risolveva brillantemente il problema del peso dell'ingombro della robustezza e della trasmissione dei comandi dall'interno all'esterno senza pregiudizio della tenuta.

Sinora dunque si è ottenuta una sopportazione umana adeguata alle possibilità degli aeroplani ad elica. Ma è presumibile che i nuovi tipi di macchine potranno presto penetrare a maggiori profondità nelle tenebrose regioni stratosferiche. In tali escursioni, il collaudo della macchina umana imporrà nuove dure prove. E oscuri pericoli d'altro genere minacceranno forse la vita degli audaci pionieri.



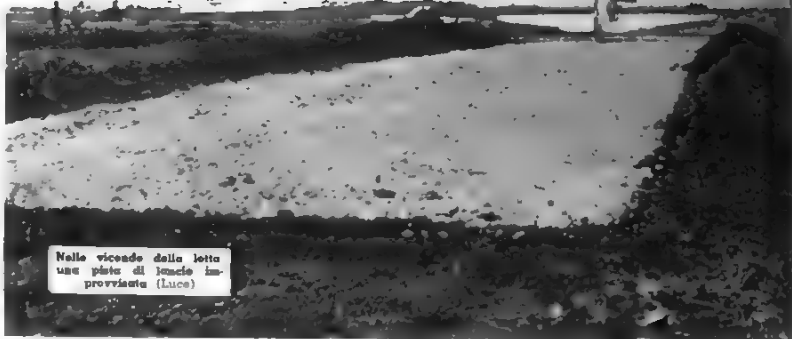
Nelle tenebre: lavoro di operai intorno ai più potenti ordigni di guerra (R. G. Luce)

SUPERIORITÀ DELL' AVIAZIONE SULLA MARINA?

Fin dall'inizio di questa guerra, gli aeroplani hanno avuto un'importanza crescente nelle operazioni; così viene naturale il confronto fra la loro efficacia e quella della marina. I sostenitori dell'arma aerea, affermano che l'aeronautica è destinata col tempo a prendere la supremazia sulla marina. Ad ogni modo, per il momento non si può dire come stanno veramente le cose, perchè gli aeroplani e le navi ancora gareggiano al fine di stabilire la loro posizione.

Sia nell'Atlantico che nel Mediterraneo, la battaglia fra gli aerei e le navi da guerra continua. L'affondamento della nave da battaglia tedesca « Bismarck » di trentamila tonnellate non fu causato dalla potenza navale britannica, ma da un siluro lanciato da un aerosilurante inglese che rallentò la velocità della corazzata e fu così la causa principale della sua perdita. Ciò dimostra che, benché in quello scontro la marina inglese fosse di numero superiore a quella tedesca, essa non avrebbe potuto sopraffare la « Bismarck » se non avesse avuto l'aiuto degli aerosiluranti.

Tutti ricordano che, nella battaglia per la conquista di Creta, la marina inglese fu battuta e costretta a ritirarsi dagli Stukas: in quell'occasione, la Gran Bretagna perse l'isola più importante dell'Egeo nonché numerose navi da guerra. Questo è un altro esempio da cui risulta la superiorità dell'aviazione sulla marina. Naturalmente se ne potrebbero citare molti altri, come la battaglia aeronavale



Nelle vicende della lotta
una pista di lancio im-
provvisata (Luce)

nel Mediterraneo del 27 settembre, in cui si dimostrò la grande efficacia dei velivoli contro le navi.

In tutti i paesi, siano essi in guerra o no, si discute la potenzialità dell'aviazione in confronto alla marina; ciò avviene soprattutto negli Stati Uniti, dove l'argomento è di stretta attualità in considerazione dei preparativi militari: gli americani discutono per convincersi se l'aviazione sia superiore alla marina o viceversa.

Il noto ingegnere americano Alessandro P. De Seversky ha dichiarato che la decadenza della marina di fronte all'aviazione è ormai visibile, aggiungendo che quando sarà realizzata la politica americana navale dei due oceani, le navi costruite non saranno altro che rottami di ferro nel confronto con gli aeroplani di quell'epoca.

Per i sostenitori di tesi così azzardate l'esperienza più recente acquista importanza proba-

torica e la prova più convincente sarebbe costituita dalla campagna per l'occupazione della Norvegia da cui sarebbe risultato, senza possibilità di dissensi, almeno questo che negli stretti, le navi da guerra non possono più operare liberamente come una volta. La riprova si è avuta nella Manica e nella zona fra la penisola greca e Creta potendo desumere come regola generale che la marina è in pericolo ovunque dentro un raggio di 400 miglia dalle basi aeree. Più stretto è il mare, più pericoloso è per la marina di avventurarsi. Questo fatto venne osservato anche durante la guerra in Norvegia allorché le navi britanniche non riuscirono ad impedire i trasporti delle truppe tedesche attraverso lo Skagerrak, che si trovava sotto il bombardamento degli aerei germanici, ciò che gli inglesi non avevano previsto.

Con l'aviazione tedesca su quasi tutta la costa atlantica dell'Europa continentale, l'Atlantico non è più dominio degli inglesi, e le loro



Al Gran Quartier Generale: il generale
feldmaresciallo Von Rich, comandante
del settore meridionale sul
fronte sovietico al comando del Fuhrer
(accanto a lui il magg. gen. Schmundt
nutante magg. del Fuhrer) (Sa.vatori)



navi, sia da guerra che mercantili, sono sempre in allarme. Una prova di ciò è l'affondamento della portaerei britannica «Coragous», il cui destino fu condiviso da numerosi incrociatori e cacciatorpediniere britannici nell'Atlantico.

Però non si può ancora dire che i bombardieri siano assolutamente superiori a certe navi da guerra: è vero che tante navi di notevole tonnellaggio sono state affondate dagli aeroplani, ma questo non è il caso per le navi da battaglia, poiché fino ad oggi nessuna corazzata è stata inabissata soltanto per una bomba lanciata da un velivolo. La verità è che le bombe possono colpire tutti gli obiettivi compresi le corazzate, e ciò perché alle bombe di un aereo manca la potenza di penetrazione che invece una prerogativa delle granate dei cannoni di grosso calibro, lanciate con forte velocità. Ma se, come si è detto, le bombe non hanno potuto sopraffare in modo assoluto le navi da battaglia, il siluro ha invece un'efficacia terribile e penetra la nave nei fianchi. Da ciò è chiaro che gli aerosiluranti sono i nemici vitali delle navi di linea.

I sostenitori dell'aviazione dichiarano che mentre l'attacco alla costa, ai porti e alle fortezze del nemico, era una volta il compito principale della flotta, esso è stato assunto oggi quasi completamente dagli aeroplani. Questa affermazione, essi la sostengono con alcuni avvenimenti dell'attuale conflitto, affermando anzitutto che le navi da guerra non possono operare se non vi sia anche la superiorità dell'aria, poiché gli aerei portati dalle navi non possono contrastare con successo quelli nemici con basi terrestri: quindi si conclude che contro gli aeroplani possono combattere solo gli aeroplani stessi. I sostenitori della marina non accettano la tesi dei loro avver-

sari, secondo i quali il principale compito della flotta è di attaccare la costa nemica; essi dichiarano che il primo scopo della marina è quello di assicurare le vie marittime per il trasporto di materiali, sia da guerra che di uso civile e di truppe. Insomma essi ammettono che la marina può operare ancora bene, sia in alto mare che negli stretti.

A questo proposito, si dice che gli esperti americani fanno adattare le navi da battaglia in modo da potersi difendere dai nuovi bombardieri: si tratta di munire i bastimenti di armatura più pesante allo scopo di neutralizzare meglio i danni che potrebbero essere causati dalle bombe. Per esempio la «Nuova Carolina» ha il ponte particolarmente corazzato negli spazi più delicati e i suoi cannoni da cinque pollici sono costruiti in modo da potersi difendere egualmente dagli attacchi navali e da quelli aerei. Ma le vecchie navi di solito non sono ben fornite di cannoni antiaerei e si difendono in modo attivo e passivo.

E' curioso, però, che le navi per rafforzare la loro potenza debbano ricorrere all'aiuto degli aeroplani, che stanno acquistando un'importanza nella marina stessa, la quale dispone ormai di diversi tipi di aerei. Gli idrovolanti da ricognizione sono usati principalmente per il pattugliamento e non destinati a combattere, benché possano anche portare bombe: ogni nave da battaglia può avere fino a quattro di questi aerei. Un secondo tipo sono gli aerei da combattimento in dotazione alle navi portaerei, che hanno il compito principale di proteggere la marina nel caso di battaglia aeronavale. Il terzo tipo di aeroplani della marina sono i grandi idrovolanti capaci di operare in località distanti come unità indipendenti, e di dare la caccia alle navi e agli aerei nemici ovunque, appunto perché dispongono di un grande raggio d'azione.

Si capisce facilmente che se la marina ha col tempo sempre più bisogno dell'aiuto dell'aviazione marittima, questa è ancora una arma ausiliaria.

Ad ogni modo, per ora o in un prossimo futuro, ci sembra che l'aviazione non possa sostituire del tutto la marina; come del resto, la marina non può svolgere certe operazioni dell'aeronautica, come per esempio i bombardamenti delle zone non costiere o le azioni molto veloci.

Una cosa è chiara: tanto la marina che l'aviazione sono armi complementari, almeno per ora, e probabilmente nei prossimi anni.

Anche i sostenitori della marina riconoscono però il valore degli aeroplani, la potenza aerea, come arma ausiliaria. Tuttavia quelli che sostengono l'arma navale, non credono al tramonto della marina e si basano sul fatto che le navi di linea, le fortezze del mare, non si sono dimostrate inferiori ai grandissimi bombardieri, fortezze dell'aria e ai carri armati pesanti, fortezze della terra nelle operazioni militari. Anzi, finché le merci dovranno essere trasportate in grande quantità dalle navi e non dagli aerei, in tempo di guerra occorrerà sempre la flotta. Se un giorno gli aerei dovessero sostituire le navi per i trasporti, allora la situazione si cambierebbe radicalmente. Concludendo: l'aviazione, benché vada acquistando, con i grandi progressi fatti in tempo di guerra da ogni tipo di macchina, una posizione sempre più importante, non ha potuto soppiantare finora la marina, la quale compie ancora la sua funzione vitale. Questo è provato dal fatto che le grandi potenze non desistono dal costruire le navi da guerra e mercantili, sebbene aumentino anche la loro potenza aerea.

LINO CINI



Prima o dopo l'azione in
tiro ai carri armati L.



Nella ricorrenza del 15° anniversario della Milano il Duce consegna la Medaglia d'oro al Segretario del Partito Aldo Vidusso.

FRONTI INTERNI

UNA "REPUBBLICA" PACIFISTA

La Repubblica, come forma costituzionale in atto, non c'è ancora. Ma esiste l'idea di crearla e, affianco all'idea, un'azione concorde di minoranze soltanto aritmetiche il cui volume è senza dubbio superiore a quello presentato dalle nude cifre parlamentari. Parliamo del Sudafrica, tornato di scena in questi giorni con una curiosa votazione alla Camera, a Città del Capo. Una questione davvero eccezionale veniva agitata. Eccezionale in se stessa e per il momento che attraversiamo il quale ne sottolinea la acutezza e, in certo senso, la profondità nelle sfere del paese. Si trattava, nientemeno, che di proclamare la Repubblica; di dare vita, cioè, ad una forma costituzionale che permettesse al paese di rendersi del tutto indipendente dall'Impero britannico. La Corona una ed indivisibile di Re Giorgio ha subito una nuova minaccia; e questa minaccia si è condensata sotto forma di voti parlamentari che hanno raggiunto il terzo dei seggi totali dell'assemblea legislativa. Qualche cosa di più, dunque, d'una levata di scudi; una manifestazione ostile vera e propria all'indirizzo della Gran Bretagna ed in dispregio dei suoi interessi più immediati e dei suoi bisogni più urgenti d'essere soccorsi in uomini ed in materiale da guerra.

UN BATTAGLIERO ISOLAZIONISTA

Il quadro degli ultimi dieci anni che hanno preceduto il conflitto europeo si presenta nel

Sudafrica con un netto contrasto di tendenze. Da una parte i cosiddetti «intervenzionisti» i quali sostenevano il preciso dovere del Dominio di schierarsi, in un futuro probabile scontro tra gruppi di belligeranti, risolutamente al fianco della madrepatria. I laburisti, gli aderenti al *Dominion Party* e quelli del Partito Sudafricano componevano questa grossa massa, continuamente alimentata dagli stretti rapporti conservati a Londra. Era su costoro che le pressioni maggiori si esercitavano; tra le loro fila potevano chiaramente individuarsi gli emissari del Governo centrale, quei personaggi che gli inglesi sapevano a tempo e luogo opportuno mobilitare per indurre i popoli più restii ai loro voleri, sempre col beninteso ipocrita rispetto della forma e dispregio della sostanza. Il Partito opposto, cioè a dire quello degli «isolazionisti», raccoglieva gli aderenti al Partito Sudafricano di origine boera e quelli di lingua *afrikaner*, in opposizione con quelli di lingua inglese. Il mondo nuovo — razzista ed antisemita — vi si era polarizzato intorno. Tra questi eccelleva la figura del dott. Malan, acceso isolazionista, il quale si spingeva fino a lusingare la possibilità della creazione di una Repubblica indipendente. Era questa la scossa più dura che avrebbe potuto essere inferta non soltanto alla Corona britannica ma a tutto il sistema imperiale il quale riposava sulla perfetta concomitanza di azione dei Domini con il go-

verno di Londra. Una paralisi, sia pure parziale, di questo sistema avrebbe indubbiamente condotto all'impossibilità di avventurarsi in un conflitto. In sostanza, difendendo la causa della propria neutralità, gli isolazionisti venivano a porre un freno agli interventi inglesi in Europa o, per lo meno, ad influenzare i disegni bellici degli elementi nazionalisti britannici, riposanti sulla certezza di questa automatica rispondenza dei Domini al cenno di Londra. Il diritto teorico a restare neutrale nel conflitto non poteva disconoscersi al Sudafrica, in virtù della sua stessa costituzione. Tuttavia, essendo il Parlamento sotto la pressione degli elementi filo-britannici e per particolari motivi di sicurezza, tale tesi appariva azzardata. Non si attendeva che la prova per decidere: e questa prova fu costituita dalla crisi di Monaco.

NEUTRALI A QUALUNQUE COSTO

Le due tendenze opposte, quella interventista che faceva capo a Smuts e quella isolazionista del generale Hertzog, si trovarono di fronte alla matassa di Monaco. Sembrava che uno scontro fosse imminente. Però, non avendo potuto l'Inghilterra preparare a sufficienza il terreno a mezzo dei suoi agenti, ambedue i partiti furono di accordo nel salvaguardare l'interesse del Paese. Trovarono che la crisi della Cecoslovacchia costituiva un affare interno, di carattere locale; che essa non tangeva in alcun modo la sfera politica ed economica del Sudafrica; ritennero che la Gran Bretagna, essendosi assunto il compito di proteggere quel patto di Versailles contro ogni legittima revisione, dovesse poi sbrigarla da sola, senza coinvolgere i Domini nelle sue querele europee. L'elemento tedesco o d'origine tedesca residente nel Sudafrica svolge un'attiva e riuscita campagna a tale scopo. Date queste premesse, sarebbe stato naturale attendersi un'analoga decisione nell'anno seguente, quando cioè il problema si ripresentò nei rapporti della Polonia. Ma in un anno, l'*Intelligence Service* aveva lavorato. Erano sbarcati a Città del Capo centinaia di fuorusciti tedeschi, cecoslovacchi, austriaci i quali fomentavano l'ambiente contro la Germania. I soliti *chiefs* della propaganda britannica rappresentavano i nazionalsocialisti intenti a studiare piani per l'invasione mondiale. Si temevano da quella parte pericoli africani, con un'eventuale richiesta della restituzione delle Colonie ex germaniche che avrebbero di nuovo confinato con il Sudafrica; si spargeva a piene mani il veleno dell'odio, specialmente ad opera degli elementi ebraici infiltratisi in molti gangli dell'organizzazione statale ed in prevalenza nei settori industriali e commerciali. La montatura finì col raggiungere il suo effetto, ad onta del fondo di scetticismo e di diffidenza del paese verso dei nuovi impegni sulla via della guerra. Il 2 settembre '39, a conflitto scoppiato, sorse anche per il Sudafrica l'ora delle decisioni imminenti. Una riunione di ministri, a carattere privato, vede Hertzog e Smuts difendere accanitamente la propria tesi: irridito il primo nella difesa della proclamata neutralità, insistente il secondo nel pretendere un immediato allineamento sulla falsariga dettata da Londra. E' l'ora in cui la piazza manifesta, più o meno sordamente, il suo malumore contro la adesione alla tesi di Churchill. Si vuole anzi da taluni cogliere il momento propizio per disincagliarsi dalla servitù imperiale. Due giorni dopo si riunisce la Camera. E' stata convocata espressamente per decidere tra la pace e la guerra. L'automatismo non ha funzionato e l'In-

CALENDARIO DEGLI AVVENIMENTI

SABATO 24 Attività politica e diplomatica:

La conferenza pan-americana di Rio de Janeiro approva una mozione con la quale si raccomanda la rottura delle relazioni diplomatiche fra le repubbliche americane e le potenze dell'Asse e del Tripartito.

Il gabinetto di guerra australiano si è riunito in sessione straordinaria.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Attacchi germanici nel settore centrale. Attacchi aerei alla linea di Mursk.

FRONTE NORD-OCCIDENTALE. — Attacchi aerei a Great-Yarmouth e sulla Scozia. Un sommergibile inglese danneggiato nelle acque norvegesi. 125 mila tonnellate di naviglio mercantile nemico affondate nelle acque nord-americane.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — Continua l'attacco italo-tedesco in Cirenaica occidentale.

Attacchi aerei sulle linee inglesi in Cirenaica e su Malta.

FRONTE DEL PACIFICO. — Si estende l'occupazione nipponica delle isole Salomone e Bismarck. Sbarco nipponico nelle Isole della Nuova Britannia e della Nuova Irlanda. Continuano i combattimenti in Malesia meridionale, in Birmania e nelle Isole Filippine.

DOMENICA 25 Attività politica e diplomatica.

E' stata pubblicata a Washington l'inchiesta sui responsabili della catastrofe delle isole Hawaii.

A Londra la stampa critica aspramente il Governo di Churchill.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Attacco sovietico ad est di Charkow. Attacchi aerei finno-germanici in Carelia. Un piccolo trasporto russo affondato nelle acque della Penisola dei Pescatori. Dal 17 al 23 gen-

Sul fronte russo: con mezzi di fortuna il collegamento telefonico è assicurato (R. G. Luce)

la neve
è ridotta
a una polligia grigia; l'aria è
fredda e umida... ed eccoci già
raffreddati!



non manchi l'**ASPIRINA**
in casa vostra!

FILTRI
DEPURATORI
STERILIZZATORI
PER ACQUA
PER
ACQUEDOTTI - VILLE
SCUOLE - PRIVATI
CANDELE FILTRANTI E
FILTRO - STERILIZZANTI
PER
LABORATORI - USI POTABILI
INDUSTRIE CHIMICHE
Ingg. ROSSI & CASTAGNETTI
TORINO
UFFICI: Via Ormea, 136 - OFFICINA: Via Tirreno, 33
TELEFONO 63.218 - TELEGRAMMI: SZOLITE

naio 110 apparecchi sovietici abbattuti; 16 apparecchi tedeschi perduti.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — Continua l'avanzata italo-tedesca a nord-est di Agedabia. Attacchi aerei sull'Isola di Malta.

FRONTE DEL PACIFICO. — La Thailandia dichiara la guerra all'Inghilterra e agli Stati Uniti. Le truppe thailandesi varcano il confine della Birmania. Incursione aerea nipponica su Rangoon. Continuano l'avanzata giapponese in Malesia e le operazioni nelle Filippine e nelle Indie Olandesi.

LUNEDÌ 26 Attività politica e diplomatica:

Si annunzia ufficialmente che nuove elezioni saranno tenute per la camera bassa della Dieta nipponica il 30 aprile.

Si comunica che Churchill farà domani dichiarazioni alla Camera dei Comuni.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Continuano i combattimenti.

FRONTE NORD-OCCIDENTALE. — Un mercantile colpito ad occidente di Penbroke. Attacco aereo contro la costa sud-occidentale dell'Inghilterra.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — Continua l'avanzata italo-tedesca nella Cirenaica occidentale. Un incrociatore inglese colpito da aerei tedeschi a nord di Tobruk. Attacchi aerei a Malta.

FRONTE DEL PACIFICO. — Truppe giapponesi raggiungono Balikpapan nel Borneo, conquistano Kluang e Apher'ten in Malesia meridionale, superano Moulmein in Birmania. Negli altri settori continuano aspri combattimenti.

MARTEDI 27 Attività politica e diplomatica. — Alla Camera dei Comuni Churchill pronunzia un pessimistico discorso politico sulla situazione attuale della Gran Bretagna.

A Rangoon il generale Wavell ha avuto lunghi colloqui con il Governatore inglese e i capi militari della Birmania.

Contingenti americani sbarcano nell'Irlanda del Nord.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Combattimenti su tutto il fronte. Bombardamento aereo di Pietroburgo.

FRONTE NORD-OCCIDENTALE. — Attacchi aerei sulla costa orientale scozzese e sud-occidentale inglese. Incursione aerea inglese sulla Germania nord-occidentale. Alcuni apparecchi volano fino alla periferia di Berlino. Tre bombardieri inglesi abbattuti. Altre 103 mila tonnellate di naviglio nemico affondate sulla costa nord-americana.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — In Cirenaica occidentale continua la ritirata delle truppe inglesi. Attacchi aerei su Malta. Un cacciatorpediniere inglese affondato.

FRONTE DEL PACIFICO. — Scontri navali nelle acque di Giava e di Sumatra. Attacco aereo nipponico a Port Darwin in Australia. Nelle Filippine Balanga è occupata dai giapponesi.

MERCOLEDI 28 Attività politica e diplomatica. — La Camera dei Comuni vota la fiducia al Gabinetto Churchill.

A Rio de Janeiro si chiude la Conferenza Pan-americana.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Contingenti sovietici sbarcati in Crimea, attaccati e distrutti. Attacchi locali tedeschi in vari settori. Attività aerea germanica.

FRONTE NORD-OCCIDENTALE. — Incursione aerea inglese sul territorio germanico.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — Attività di pattuglie in Cirenaica occidentale. Attacchi aerei italo-germanici sulle posizioni nemiche e sull'Isola di Malta.

FRONTE DEL PACIFICO. — Le basi dello Stretto di Makassar sono in mano dei giapponesi. A Celebes e nel Borneo avanzata giapponese. Continua l'azione offensiva nipponica in Malesia meridionale, nelle Filippine e negli altri settori del fronte.

GIOVEDI 29 Attività politica e diplomatica: Le autorità militari giapponesi di occupazione nelle Filippine hanno lanciato un appello ai filippini della fortezza di Corregidor invitandoli a deporre le armi e a marciare insieme con i liberatori giapponesi alla conquista del Paese, promessa loro da decenni ai nord-americani ma mai concessa.

A Budapest il Presidente del Consiglio e Ministro degli Esteri, Bardossy, ha fatto un'esposizione della situazione internazionale alla Commissione degli Esteri della Camera.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Scarsa attività in Crimea e nel settore meridionale. Attacchi sovietici nel settore del Donec, nel settore centrale e settentrionale. Attività aerea germanica su tutto il fronte.

FRONTE NORD-OCCIDENTALE. — Incursione aerea inglese su Muenster e la Germania nord-occidentale. Tre bombardieri inglesi abbattuti.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — In Cirenaica vivace attività di pattuglie. Le truppe italo-tedesche entrano nuovamente in Bengasi. Attacchi aerei italo-tedeschi sul Litorale e sull'Isola di Malta.

FRONTE DEL PACIFICO. — Continua l'avanzata nipponica in Malesia meridionale e nella Birmania. Intensa attività aerea e navale nipponica in tutti i settori.

VENERDI 30 Attività politica e diplomatica: Nel IX Annuale dell'avvento al potere del Nazionalsocialismo, Hitler pronuncia a Berlino un importante discorso politico.

Nei circoli navali nipponici si smentisce categoricamente la notizia diffusa dai nordamericani secondo la quale 20.000 giapponesi sarebbero periti nelle operazioni di sbarco nello Stretto di Makassar in seguito all'affondamento o danneggiamento di circa 50 navi formanti un grosso convoglio nipponico.

Situazione militare.

FRONTE ORIENTALE. — Continua l'attività bellica in tutti i settori.

FRONTE NORD-OCCIDENTALE. — Attacchi aerei alle isole Farøer e sulle coste nord-occidentali scozzesi. Al largo delle coste sud-occidentali inglesi una nave di 4000 tonnellate, affondata. 74.000 tonnellate di naviglio commerciale nemico affondato da sottomarini germanici al largo delle coste americane e canadesi.

FRONTE LIBICO E MEDITERRANEO. — Attacchi aerei italo-germanici su Barce, Sollum, Tobruk e sull'Isola di Malta.

FRONTE DEL PACIFICO. — Le truppe nipponiche sono giunte a 23 km. da Singapore; Kuala, Apiapi e Sedenak occupate nella Malesia meridionale. In Birmania l'avanzata giapponese è giunta a 70 km. da Rangoon. Nelle Filippine e negli altri settori continuano gli attacchi giapponesi.

Direttore responsabile: Renato Camiglia

Istituto Romano di Arti Grafiche di Tuminelli & C.
Città Universitaria - Roma



In Cirenaica: resa di Bengasi (Luce)



La Colonia per **LUI**
che piace anche a **LEI**

L'uomo, milioni di uomini nel mondo, considerano l'Acqua di Coty la più adatta alla toletta maschile per il suo profumo fine e signorile, così come milioni di donne la usano e ne sono entusiaste perchè la trovano sostanzialmente diversa da ogni altra. Più pura, fresca e leggera l'Acqua di Coty è la sintesi perfetta di tutti i fragranti effluvi della primavera: infatti contiene l'essenza stessa dei fiori e delle frutta più scelte.

Se invece preferite un'Acqua di Colonia più aromatica e più profumata domandate l'Acqua di Colonia Coty, Capsula Rossa che, pur serbando i pregi della prima, unisce il vantaggio di profumare intensamente e a lungo.



ACQUA DI
COTY
Capsula Verde

SOC. AN. ITALIANA COTY • SEDE E STABILIMENTO IN MILANO

